

2013 年モデル US Accord の開発

Development of 2013 Model Year U.S. Accord

河野 昌明*
Masaaki KAWANO
嶽 和秀*
Kazuhide TAKE
江口 美彦*
Yoshihiko EGUCHI

津嶋 広通*
Hiromichi TSUSHIMA
原田 紀之*
Noriyuki HARADA

秋元 幸雄*
Yukio AKIMOTO
長岡 進*
Susumu NAGAOKA

要 旨

ミドルサイズのベストセラーカー、Honda 北米 Accord セダンとクーペは、2013 年モデルにてフルモデルチェンジをおこない、初代から数えて 9 代目となった。この Accord は 37 年の歴史を有しているが、特に本モデルは多くの新技術を採用している。パッケージングにおいては、独自のマンマキシマム・メカミニマム思想に基づいた効率的なパッケージ技術により、前モデルを超えるキャビンスペースの広さと荷室容量の拡大を実現しながら、セダンは 70 mm、クーペは 40 mm、全長を短くした。また、パワーtrainのラインナップは、新開発 L4 2.4 L 直噴エンジンと、VTEC 機構を追加した Variable Cylinder Management V6 3.5 L のエンジンを採用し、Continuously Variable Transmission, 6MT, 6AT の三つの変速機との組み合わせにより、高次元の走りと燃費性能を両立した。さらに、高水準の安全性能を達成し、米国の新車安全性評価プログラム、US-NCAP で最高ランクの 5 スターを達成した (Honda 社内データ)。

ABSTRACT

The Honda Accord sedan and coupe for the North American market, both best-selling mid-sized cars, have undergone a full model change with the 2013 models and are now in their ninth generation. The Accord has a 37-year history, and this model in particular has incorporated a large amount of new technology. An efficient packaging technology based on Honda's unique "man maximum, machine minimum" concept has achieved larger cabin space and greater cargo capacity than previous models, while total length of the sedan has been shortened by 70 mm and of the coupe by 40 mm. The line-up of available power trains includes the newly developed L4 2.4-liter direct-injection engine, the V6 3.5-liter variable cylinder management engine equipped with added VTEC mechanism, and the three transmission options of a continuously variable transmission, a six-speed manual transmission, and a six-speed automatic transmission. The combinations of engine and transmission achieve a high-level balance of driving performance and fuel efficiency performance. This model also achieves a high level of safety performance and was given the highest ranking of five stars in the United States New Car Assessment Program (US-NCAP). (Based on Honda in-house data.)

1. まえがき

世界的な経済不況や拡大する自動車メーカー同士の競争を背景に、ユーザのクルマを選ぶ目はますます厳しくなっており、より性能の優れたクルマを購入する傾向が強まっている。Accord が位置するミドルサイズは、各自動車

*四輪 R&D センター

メーカーから商品競争力の高い新型車が続々と発売されており、これまで以上に競争が激化しているカテゴリとなっているため、車両の性能進化が著しい。

2013 年モデル US Accord (新型 Accord) を開発するにあたり、セダンのユーザを対象に使用状況の調査をおこなったところ、通勤での使用がメインではあるが、週末もミニ

バンではなくセダンで家族と出掛けるなど、セダンの使用頻度が増えていることがわかった。その背景にはガソリン価格の高騰や環境意識の高まりなどがあることから、燃費の良さや空間の広さが定評の Accord に対する人々の期待は高いと確信した。

そこで、仕事もレジャーも大切にするユーザーに応え、なおかつクルマを賢く使い、上質なライフスタイルを表現するセダンを創造したいと考えた。今回の新型 Accord は、全領域において、秀でた性能を有するクルマを目指して開発をスタートした。

2. コンセプト

9 代目となる新型 Accord のグランドコンセプトを「Excels in All Areas」とした。さらに、前モデル Accord のデザインセンスや空間のゆとりを踏襲した「Intelligence」、Honda セダンの信頼と安心を基にした「High Quality」、次世代のミドルクラスセダンとしての「Advance」、という三つのコンセプトで知性、高品質、先進性を表現した (Fig. 1)。

(1) Intelligence

「爽快 Efficient パッケージ」とし、賢く、上質で、先進的な、細部までよく考えた知性的なパッケージを目指した。

(2) High Quality

高剛性ボデーおよび新開発サスペンションにより、軽快でスポーティなハンドリングを進化させると共に、静粛性を向上させ、洗練されたダイナミック性能を目指した。

(3) Advance

クラストップの環境性能を獲得するなど、基本的性能を進化させた。その上で、安全領域においても優れたセダンを目指して開発した。

一方クーペの前モデルは、20 代後半のパーソナルユーザーを中心に、スタイリングや後席とトランクルームの広さで好評を博している。新型 Accord クーペは、こうした資質を踏襲するとともにセダンで進化させた高度な基本的性能を投入した。その上で「Aggressive & Athletic」をコンセプトに、よりダイナミックで引き締まった知的センスが漂う、大人のクーペを目指した (Fig. 2)。



Fig. 1 Exterior design (Sedan)



Fig. 2 Exterior design (Coupe)

3. Intelligence

3.1. パッケージ

パッケージレイアウトは、燃費などの環境要件や安全性能に対応したボデー骨格の最適化と、快適な室内空間の継承や新しいセダンの価値創出との両立を目指し「爽快 Efficient パッケージ」をコンセプトとした。

エクステリアは、人を中心とした Honda のスタイリング思想であるマンマキシマム・メカミニマム思想に基づき、優れた視界性能を確保した上で、燃費や空力性能の良さ、ワンランク上の広さや快適さといった、機能の本質を表現したいと考えた。そこでエクステリアのコンセプトを、空間の心地よさを表現する「爽快」と、引き締まった躍動感や空力性能の良さを表現する「凝縮」とし、ボデー面の質感にこだわるとともに、機能的な意味を持たせて造形した。全体のフォルムは、セダンらしくあるために 3 ボックスを意識しながら伸びやかな水平基調とすることで、押し出しの強さや上質なたたずまいを表現した。また、ダウンビューで、ボデー前後を絞り中央を膨らませた樽型のフォルムを造形し、さらにフロントとリヤのピラーを内側に絞りセンタピラーを外側に張り出させるとともに、三次元ガラスを全面に採用することで、空力性能を高めながら空間の広さや快適性を外観からも感じられるようにした。

インテリアは、「爽快」、「先進」、「上質」をテーマに Luxurious modern interior を表現した。具体的には、ゆとりある空間にさらなる広がり感を生み出すこと、より操作しやすい次世代のインタフェイスを実現すること、そしてワンランク高い上質感もたらすことの三つであり、これらを実現することにより心地よく快適な新しいセダンの価値を創造した。

3.2. 3 眼メータ

正統派セダンとして視認性を重視し、大径スピードメータを中央に配置した 3 眼メータとした。金属調リングをより金属らしく見える形状にすることで、精緻さをいっそう

高めた。スピードメータの中心にはインフォメーションディスプレイを採用し、外周には燃費の状況を色で表示するアンビエント照明を配した (Fig. 3)。



Fig. 3 Gauge cluster

4. High Quality

4.1. ボデー剛性

リニアなハンドリングに加え、上質な乗り心地や静粛性を実現するために、ボデー骨格全体にわたる剛性向上をおこなった (Fig. 4)。特に、走行安定性や乗り心地に寄与の高いリヤまわりの剛性を向上することで、高い性能を得ることができた。開発にあたっては、Computer-aided engineering (CAE) を駆使するとともに、テストコースでの走り込みも徹底し、構造の最適化をおこなった。構造の検討においては人の感性を大切に、わずかな変形や振動にも注目して対策を施した。さらに、より高強度な高張力鋼板 (ハイテン材) を採用するなど、軽量化に対する取り組みもおこない、軽量かつ高剛性のボデー骨格に仕上げた。

その結果として Fig. 5 に示すように、静剛性では曲げ剛性を 34%、ねじり剛性を 42% 向上した。また、動剛性ではハンドリングの応答性に影響するフロント左右剛性を 16%、リヤタイヤの接地感や乗り心地に関わるリヤ上下剛性を 39% 向上した。さらに、リヤ接地点横剛性においても 25%、リヤダンパねじり剛性も 40% 向上し、コーナリング時におけるリヤサスペンションのジオメトリ変化を抑制し

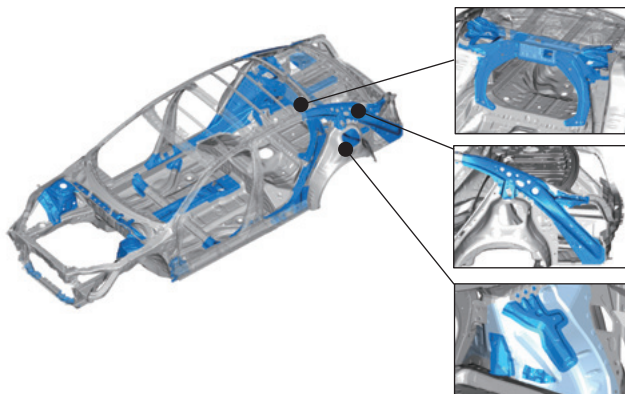


Fig. 4 Illustration of body strengthening

た。このように、フロントまわりを強化しながらリヤまわりの剛性を大きく高めることで、ハンドリングと乗り心地を高い次元で両立している。

4.2. ハイテン材適用拡大

Fig. 6 に示すように、ホットスタンプ技術によって実現した 1500 MPa 級という高強度な材料をはじめ、980 MPa 級や 780 MPa 級の高強度なハイテン材を 17.2% 採用した。この結果、ボデー骨格を 8 kg 軽量化できた。

4.3. シャシ

前モデルの強みである軽快、リニアなハンドリング性能をさらに進化させ、かつ上質な乗り心地との両立を目指し、シャシシステムを刷新した。

フロントサスペンションは軽量、かつ高効率パッケージが可能なストラットタイプを採用した。リヤサスペンションは前モデルの基本構造を踏襲し、クラストップの動的性能と上質な乗り心地性能の両立のために、サスペンションブッシュの特性を最適化した。また、電動パワーステアリング (EPS)、軽量高剛性ハイブリッドフロントサブフレーム、および優れたグリップ性能を確保しながら転がり抵抗を低減したタイヤを採用し、低燃費化にも貢献するシャシシステムを開発した。

4.3.1. サスペンション

フロントサスペンションには、前モデルを上回る動的

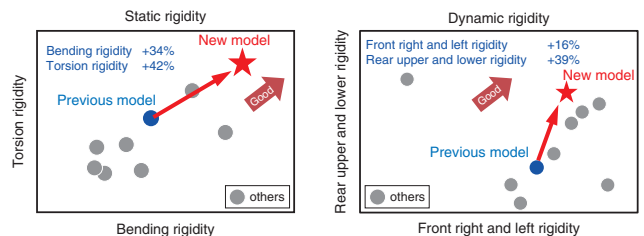


Fig. 5 Body rigidity comparison image

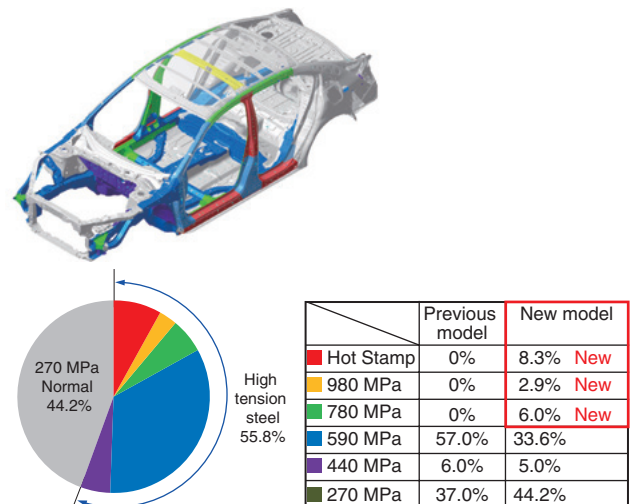


Fig. 6 High-tension steel utilization

性能を実現したマクファーソン・ストラットタイプを採用した。この新型サスペンションにより 15 kg の軽量化を実現し、さらにはフロントノーズの短縮化を可能とすることで、高効率パッケージに貢献した。動的性能については、トップクラスの性能を進化させつつ、上質な乗り心地を実現するために、新構造サスペンションダンパ、ロアアーム可動軸と同軸方向に液封コンプライアンスブッシュを採用し (Fig. 7, Fig. 8)、さらには高周波ロードノイズについても低減させた。

新たに採用したフロントダンパ内のリバウンドスプリングは、伸び側に作用し、コーナリング時の内輪の浮き上がりを抑えることで、車両のロールを低減する。その結果、高い旋回安定性を確保しながら、メインのダンパスプリングを低バネレート化することができ、乗り心地を向上した。また、ダンパの内部構造においては、バネ上挙動低減と微小操舵時のロール動き出し応答性改善のために、オイルシール部にテフロンリングを追加し、さらにはバルブにおいても新規開発したオイルに合わせた新構造を採用することで減衰特性を最適化し、フラットな乗り味を実現した。サスペンションストロークによる入力に対しては低バネレート特性に、コーナリングフォースによる入力に対しては高バネレート特性にでき、ハンドリングと乗り心地を両立した。さらにコンプライアンスブッシュを液封とすることで、高速域でのステアリング振動を低減している (Fig. 9)。

リヤサスペンションは、高性能なマルチリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンションを継続採用し、サスペンションブッシュ、およびダンパをチューニングすることで優れた走行安定性と上質な乗り心地を実現した。

4.3.2. ステアリングシステム

ステアリングシステムには、燃費性能の高い EPS を採

用した。この EPS に装着した新型トルクセンサには、非接触タイプを採用することにより、操舵初期のセンサ検出精度を向上し、よりリニアなステアフィールを実現した (Fig. 10)。また、前モデルの強みであるきびきびしたハンドリング性能を進化させるためにステアリングレシオをクイック化した。さらには、高剛性ステアリングコラムを適用することにより、ステアリングホイールに伝わる振動を低減するとともに、操舵時の剛性感を向上した。

4.3.3. フロントサブフレーム

フロントサブフレームは、世界初となる Honda 独自のスチールとアルミニウムを接合する製法を開発することで、スチールとアルミニウムのハイブリッド構造を実現し、オールスチール製であった前モデルに対し、軽量化 (-25%)、かつ高剛性化 (+20%) を図ることができた⁽¹⁾。スチールとアルミニウムの異材接合には、新開発の摩擦攪拌接合 (Friction Stir Welding: FSW) を用いたが、この手法はスチールに重ねたアルミニウムに、回転治具を加圧させながら進行させ、スチールとアルミニウム間に

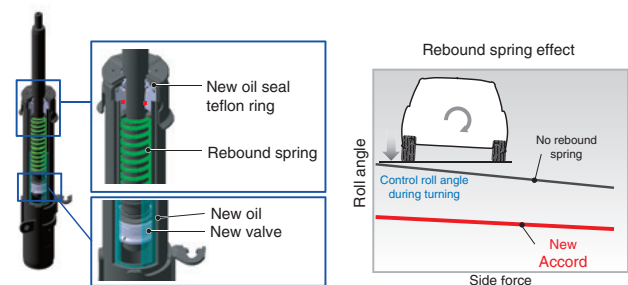


Fig. 9 Rebound spring

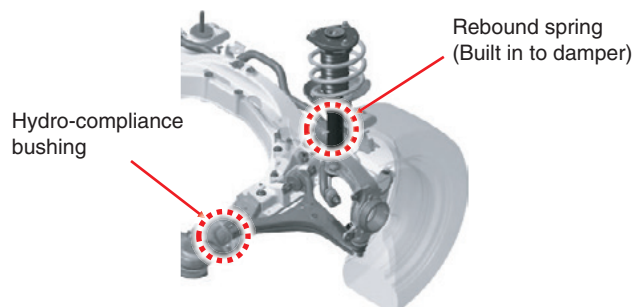


Fig. 7 MacPherson front suspension

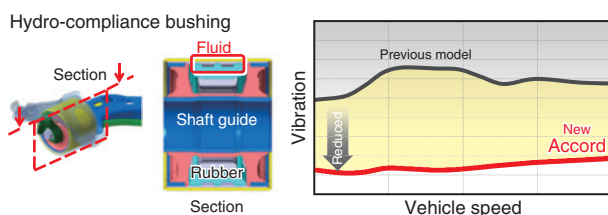


Fig. 8 Hydro-compliance bushing

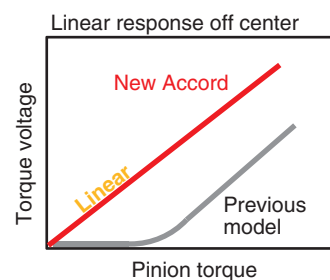
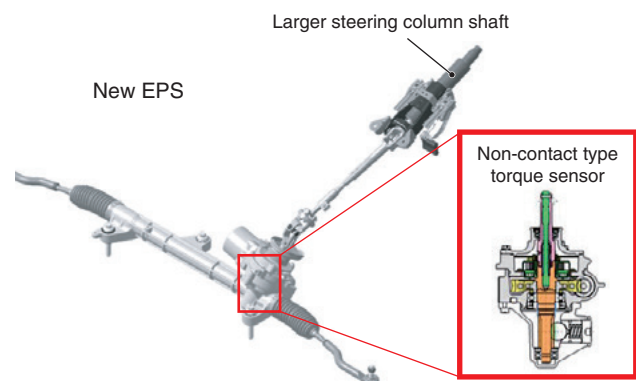


Fig. 10 EPS system

安定した金属結合を新たに生成させる接合技術である (Fig. 11)。

4.4. NV 性能

上質な走りを実現するために、さまざまな走行状況や路面状況において不快なノイズや振動をきめ細かな対策で抑えた。

まず、アクティブノイズコントロール (ANC) を 2.4 L 車、3.5 L 車ともに採用した。この ANC に加えて、加速時のエンジン音に生成音を付加することで心地よい音質を実現するアクティブサウンドコントロール (ASC) を新たに採用し、発進時のこもり音を低減するとともに加速に同調したりニアなエンジン音を実現し、スポーティ感を演出した (Fig. 12)。

クーペ 3.5 L 車は、排気音をチューニングするためにサイレンサを専用設計し、ASC をよりスポーティな音質と音

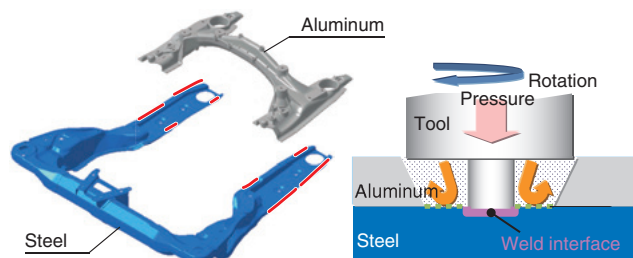


Fig. 11 FSW technology

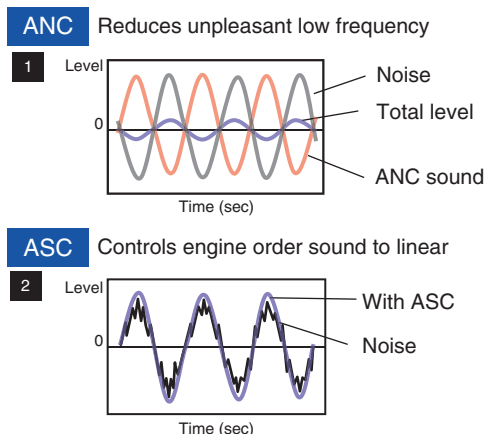
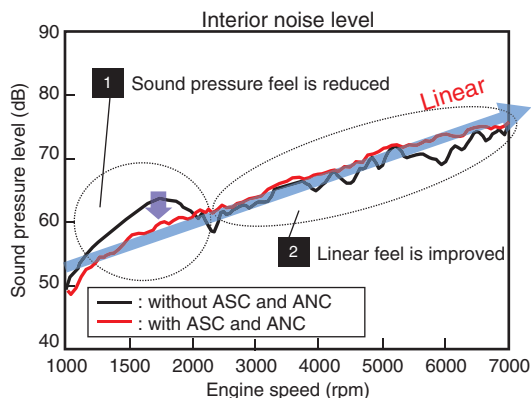


Fig. 12 Active noise control and active sound control

量にセッティングすることで、加速時の迫力とクルーズ時の上質さを両立した。

3.5 L 車に採用されているアクティブコントロールエンジンマウント (ACM) は、中低速トルクがアップした新型 V6 エンジンに対応するために、アクチュエータを 12 V 仕様から 28 V 仕様に変更することで高出力化した (Fig. 13)。高い防振性能によって気筒休止領域を拡大し、燃費性能向上に貢献している。

次に、フロントサスペンションの一新やリヤサブフレームへのダイナミックダンパの追加、サスペンション取り付け点のボデー剛性向上などによって、ロードノイズの原因となる振動伝達を抑制した。その上で、吸音および遮音材の採用を拡大するとともに構造に工夫を施した。内容としては、ダッシュボードインシュレータはゴム層をフェルト層で挟み込んだ 3 層構造として吸音に加え遮音機能も持たせた。ピラー内発泡ウレタンは 6 箇所から 10 箇所に増やし、サイドウィンドウのガラスの板厚も厚くすることでロードノイズの空気伝播音低減を図った。

また、クラストップレベルにある前モデルの風切り音をさらに低減した。空力性能に優れたボデー形状とした上で、フロントワイパの停止位置を下げ、エンジンフードからフロントガラスへの空気の流れをスムーズ化した。フロントピラーはフロントガラスとの段差を 20% 以上小さくし、サイドへの空気の流れの乱れを抑えている。

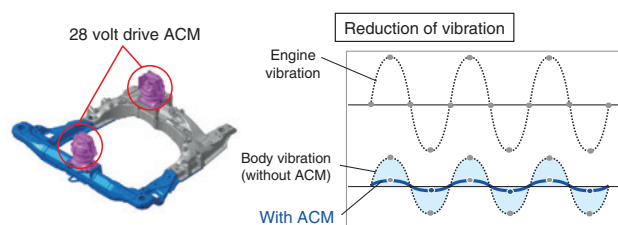


Fig. 13 Image of active engine mount control

5. Advance

5.1. エンジン

新型 Accord のエンジンは、優れた環境性能をベースに Honda ならではの運転する楽しさを追求した EARTH DREAMS TECHNOLOGY を適用した。具体的には、直噴システムの採用をはじめ、骨格から新開発した L4 2.4 L DOHC i-VTEC エンジンと、気筒休止に加えて低回転時と高回転時のバルブタイミングを切り換える V6 3.5 L i-VTEC エンジンを新たに開発した。前モデルに対して出力およびトルクを向上させると共に、新たに採用した Continuously Variable Transmission (CVT) (L4)、6AT (V6) とあわせて燃費性能も向上した (Fig. 14)。また、

California Air Resources Board (CARB) 排出ガス規制における Super Ultra Low Emission Vehicle (SULEV), Partial Zero-Emissions Vehicle (PZEV) レベルのクリーン性能も獲得した (カリフォルニア州向け CVT, 6AT 車)。

L4 エンジンは、Honda 独創の VTEC と Variable Timing Control (VTC) に加え直噴システムを採用し (Fig. 15), さらにバルブ挟み角を狭角化することにより燃焼室表面積を縮小して熱損失を低減すると共に、吸気ポートと燃焼室形状の最適化を図ることにより強い筒内タンブル流動を形成した。これにより混合気の均質化を促進して燃焼安定性を向上した。また、シリンダオフセットやタイミングチェーンのテンショナ荷重を低減するダブルアームテンショナの採用等、細部にいたるまで低フリクション化と軽量化をおこなった。

V6 エンジンは、フロントバンクの吸気側に低回転カムと高回転カムを切り換える VTEC を、リヤバンクの吸気側には低回転カムと高回転カムさらに休止カムを切り換える 3 ステージ VTEC を新たに採用した (Fig. 16)。低回転カムによって 3 気筒燃焼時のトルクが向上し、気筒休止領域

を拡大した。また、高回転カムによって高回転域の出力も高めている。

5.2. トランスミッション

L4 エンジン用としては、高精度な CVT を新開発した (Fig. 17)。直噴エンジンの高トルクに対応し、エンジン効率の良い領域を効果的に使うことができるという、高効率な CVT の特性を活かすことで、燃費性能を向上させた。また、アクセル操作に瞬時に応答する変速制御 G-design Shift により、ドライバの感覚にリニアな加速フィーリングを実現した (Fig. 18)。

マニュアルトランスミッションは、直噴エンジンの高トルクに対応し、走りと燃費性能をともに高めた 6 速 MT を新たに開発した。各部の構造や配置を工夫し、強度や伝達効率を高めながら前モデル 5 速 MT 同等の軽さとコンパクトさを実現した。

V6 エンジン用としては、中低速トルクと出力を向上したエンジン特性を最大限に引き出すために、6 速 AT を新たに採用した。多段化によるギヤレシオ幅の拡大と多板

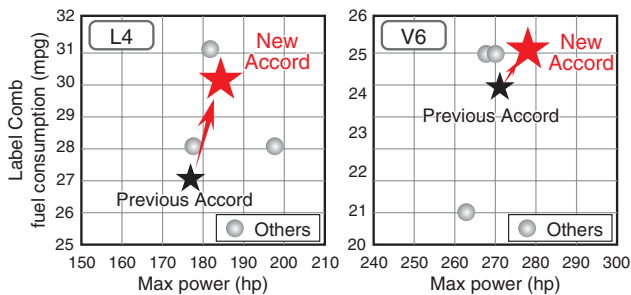


Fig. 14 Label FE-Power

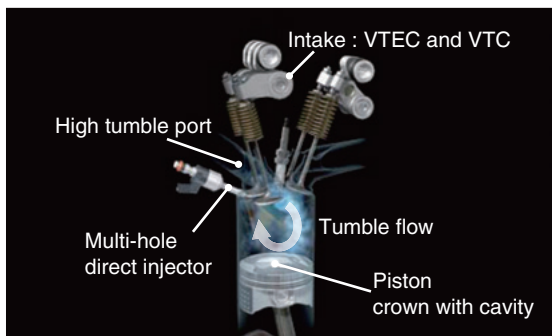


Fig. 15 Direct injection system

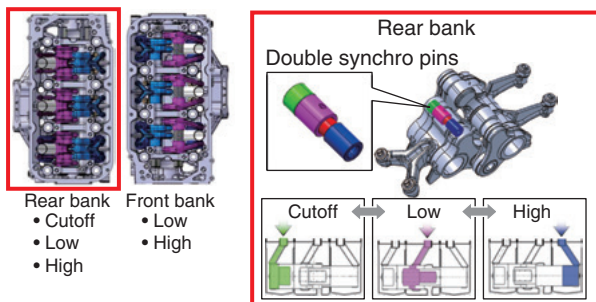


Fig. 16 VTEC structure

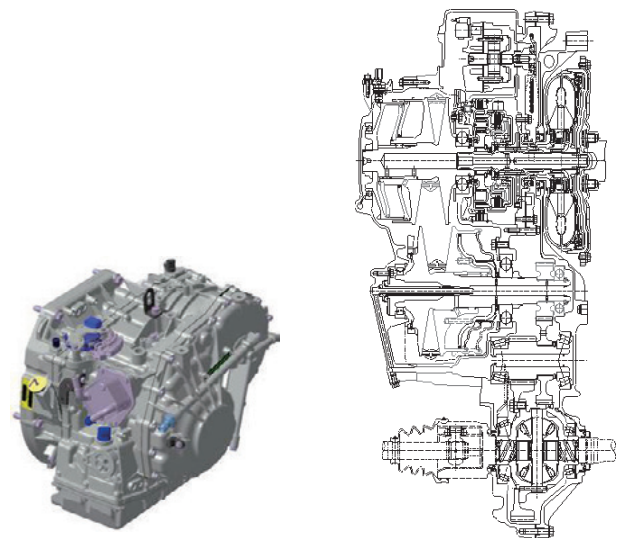


Fig. 17 CVT structure

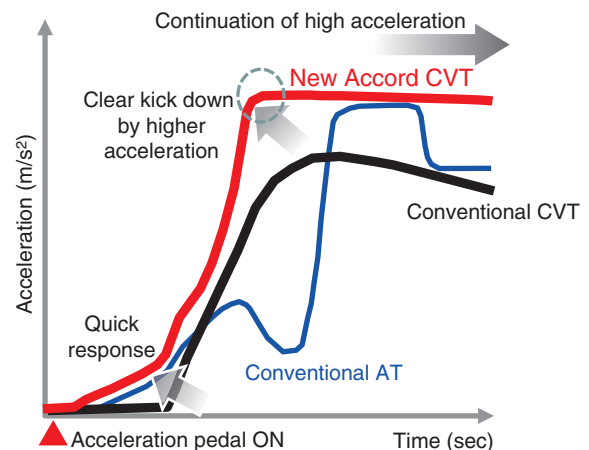


Fig. 18 Kick down characteristics

ロックアップクラッチによるロックアップ領域拡大により、燃費性能を向上しつつダイレクト感に満ちた走りを実現した。

5.3. LED ヘッドライト

新型 Accord のヘッドライトとして、ハロゲンの半分以下の消費電力で、約 2 倍の光量を持つ LED ヘッドライトを開発した (Fig. 19)。5 個の LED を使用したプロジェクタライトを二つ使用することで、優れた配光特性を実現し、より広く、より遠くまで明るく照らすことで夜間走行の安心感を高めた (Fig. 20)。

5.4. レーンウォッチ

新型 Accord では、レーンウォッチシステムを世界で初めて採用した (Fig. 21)。これは、助手席側ドアミラーの下部に設けたカメラによって、ドアミラーでは確認できない範囲の映像を 8 インチの高解像度 Wide-Video Graphics Array (WVGA) 画面に表示するシステムである。ドアミラーの視野角約 20° に対し、レーンウォッチは約 80° の範囲を映し出すため、後側方の車両などの確認をサポートできる。しかも、ディスプレイはインストルメントパネル上部の見やすい位置に設置しているため、走行視界から少ない視線移動で確認できる。さらに、目安線表示により距離感も把握しやすくした。ターンシグナルレバーの先端にあるスイッチを押すか、右ターンシグナルを出すとカメラ映像を表示する。ナビゲーションシステム装着車は、ナビゲーション表示との 2 画面表示も可能とし使い勝手の向上も図った。

5.5. Forward Collision Warning システム

新型 Accord では、追突を防止するための支援技術である、Forward Collision Warning (FCW) を採用した。この

システムは、フロントバンパ開口部に設けたミリ波レーダまたはフロントウインドウに設置した単眼カメラにて前走車を検出し、検出された前走車に接近し、追突のおそれがあると判断すると、フロントウインドウに投影する専用のヘッドアップワーニング (HUW)、メータ内の FCW インジケータランプの点滅およびブザー音で警報する。なお、ユーザの使い勝手向上のため、カスタマイズが可能であり、作動タイミングを NORMAL, SHORT, LONG と設定でき、OFF も選択可能とした。

5.6. Lane Departure Warning システム

新型 Accord では、走行時の車線逸脱を防止する支援技術である、Lane Departure Warning (LDW) を採用した。このシステムは、FCW と共用のカメラで自車線左右のレーンマークを検知し、横方向への移動速度から走行している車線を逸脱するおそれがあると判断すると、メータ内

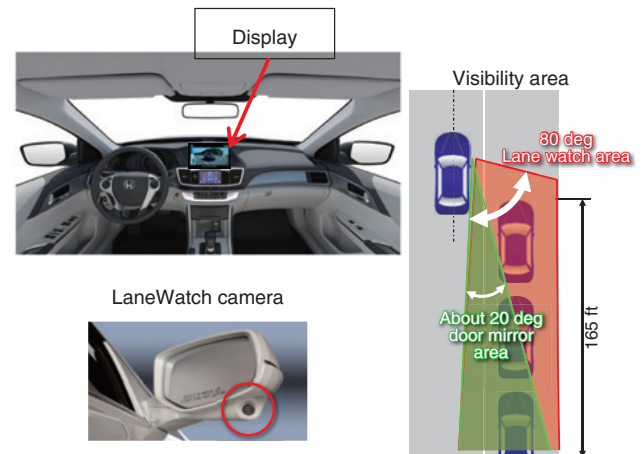


Fig. 19 LED headlight

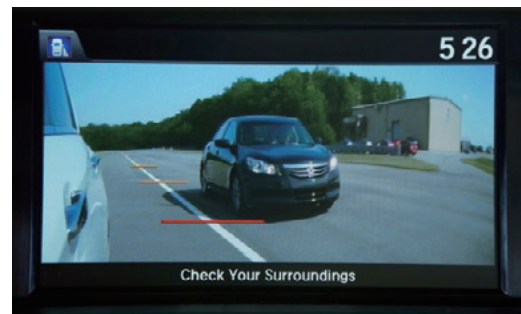


Fig. 21 LaneWatch system

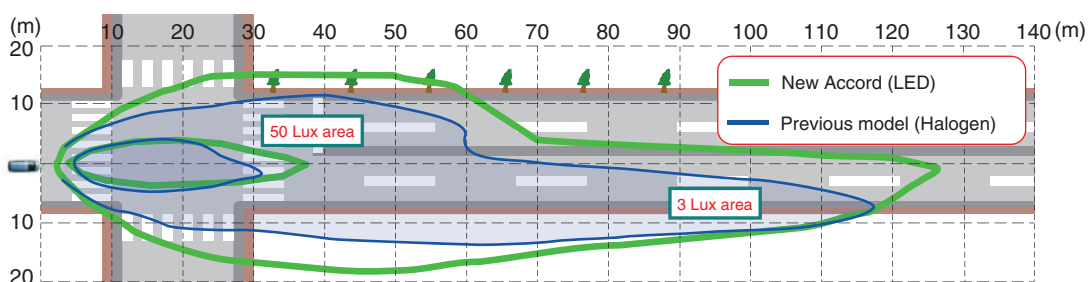


Fig. 20 Distributed headlight comparison

の LDW インジケータランプの点滅と FCW とは異なるブザー音で警報する。ユーザの使い勝手向上のため、OFF スイッチで作動と非作動を選択できる (Fig. 22)。

5.7. Audio with touch screen

新型 Accord のオーディオに、手の届きやすい位置に 5.8 インチカラー液晶の感圧式タッチパネルを備えた、Audio with touch screen を採用した (Fig. 23)。タッチパネル上に必要なボタンやアイコンのみを大きく表示して、目的の操作を迷わずにおこなうことができる。また、Pandora, Aha Radio (インターネットラジオ), Short Message Service (SMS), E メール, 携帯オーディオプレーヤ, 携帯電話 (Bluetooth 接続および USB 接続) といった多彩なソースに接続可能なシステムとした。

5.8. Honda Link

新型 Accord に採用した Honda Link は、Aha Radio に対応することで、さまざまなインターネットサービスを提供することができる。Aha Radio は、ユーザのスマートフォン (iPhone またはアンドロイド) を接続することで、Facebook, Twitter, Podcasts, Slacker Radio, 交通情報, レストラン情報などの web コンテンツにアクセス可能であり、車内でアプリケーションを楽しむことができる。

5.9. 安全性能

進化した Advanced Compatibility Engineering (ACE™) ボデーをはじめとした改善により、US-NCAP の 5 スターや、Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) のトップセーフティピックを獲得している前モデルの安全性能

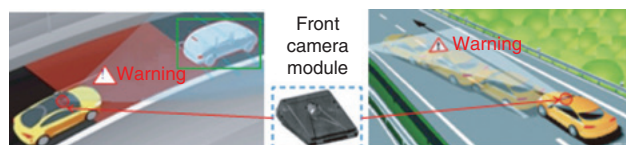


Fig. 22 FCW (Camera) and LDW image



Fig. 23 Audio with touch screen and 8-inch display

をさらに進化させ、高水準のパッシブセーフティを実現した。高効率なボデー骨格構造や、より高強度な高ハイテン材の採用などにより、衝撃吸収性能を向上させ、IIHS で新たに導入されたスモールオーバーラップ衝突や、2013 年 9 月から段階的に導入される Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) のロールオーバー試験にもいち早く対応している。

5.9.1. スモールオーバーラップ対応

スモールオーバーラップテストとは、立ち木などへの衝突を想定したモードで、25% オーバーラップ、64 km/h (40 mph) でポール状のバリアに衝突させるテストである。

サイドフレームの外側にバリアが当たるため、いかにエンジンルーム内で衝突エネルギーを吸収できるかが課題であった。新型 Accord では前モデルから採用している ACE™ ボデーを Next Generation ACE™ ボデーに進化させて対応した。サイドフレームとロアメンバの結合効率の向上とロアメンバを高強度化することにより、エンジンルーム内での衝突エネルギーをサイドフレームも活用して効果的に吸収させた。さらに、ピラー、サイドシル、ルーフレールを高強度材で強化することでキャビンの変形を抑えている (Fig. 24)。これらにより、ACE™ ボデーではない車両に比べて、スモールオーバーラップ衝突への対応を軽量で高効率なボデー骨格で実現した。

5.9.2. ロールオーバー対応

ロールオーバー対応としては、スモールオーバーラップ対応でのキャビン強化とともにルーフ強度も耐荷重を高め、さらにロールオーバーセンサの設置をおこなった。万一の横転時に乗員の生存性を高めることに役立つとともにロール

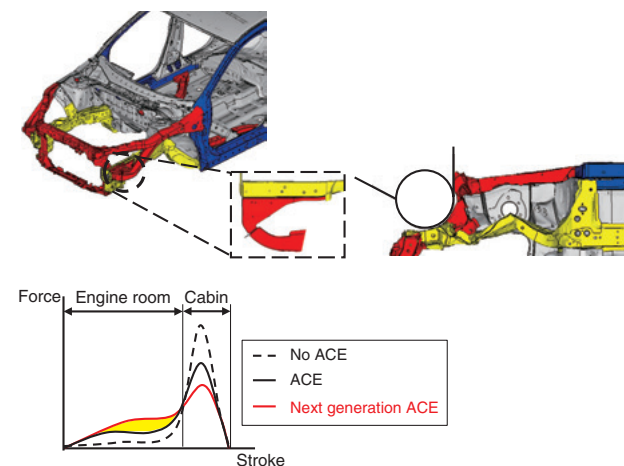
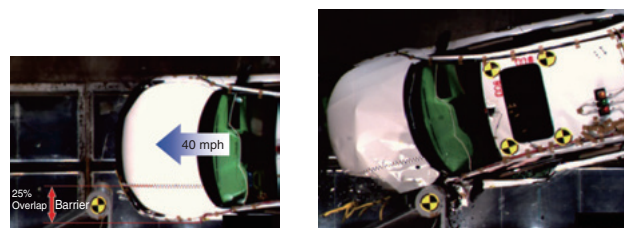


Fig. 24 Small overlap collision

オーバセンサにより最適なタイミングでサイドカーテンエアバッグを展開させる。サイドカーテンエアバッグは展開状態を持続できる構造とすることで乗員の頭部保護を図っている (Fig. 25)。

5.9.3. 新サイドエアバッグ構造

新サイドエアバッグ (SmartVent™) には、迅速に展開する高圧部と乗員に接する低圧部の二重構造を採用した。これにより、高速衝突時の乗員の傷害低減と、助手席の子供などの乗員への加害性の低減を両立させ、助手席の Occupant Position Detection System (OPDS) を不要とした (Fig. 26)。

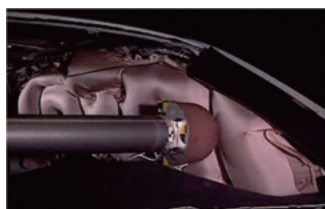


Fig. 25 Side curtain airbag

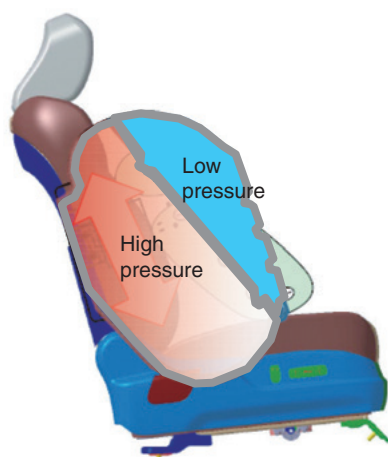


Fig. 26 Smart vent

6. まとめ

2013年モデルの新型北米 Accord は、エンジンやプラットフォームを新規開発したほか、数多くの新技術を取り入れた。このようにして、世界中のユーザに選ばれる、世界で最もバランスのよいセダンづくりにチャレンジすることで、これからの時代の要求にマッチした、最良のファミリーセダンを完成することができた。またクーペは、ダイナミックで洗練された上質なスタイリングに加え、セダンの技術を投入することで、よりアグレッシブなクルマに仕上げた。

新型 Accord は、お客様に、運転することが楽しく、安全で快適に運転する喜び、移動する喜びを感じていただけると確信している。

参考文献

- (1) 宮原哲也, 佐山満, 矢羽々隆憲, 大浜彰介, 畑恒久, 小林務: サブフレームへ適用可能な FSW を用いたスチールとアルミニウムの連続接合技術の開発, Honda R&D Technical Review, Vol.25, No.1, p.71-77

■ 著 者 ■



河野 昌明



津嶋 広通



秋元 幸雄



嶽 和 秀



原田 紀之



長岡 進



江口 美彦